

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

02/2022



Warszawski Transport Publiczny



СОЛІДАРНІСТЬ!

W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NADAL OBOWIĄZUJE NAKAZ ZASŁANIANIA UST I NOSA MASECZKĄ



warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

WARSZAWA 19115
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

Drodzy Czytelnicy,

Jest nas więcej! Podsumowaliśmy 2021 rok w Warszawskim Transporcie Publicznym i okazuje się, że pojazdami WTP podróżowało ok. 810 mln osób. To więcej o ok. 11 proc. niż w 2020 roku, pierwszym roku epidemii COVID ale nadal mniej niż w najlepszym dla warszawskiej komunikacji roku 2019, kiedy przewieźliśmy ponad 1,2 mld pasażerów. Widzimy też, że inaczej się teraz podróżuje WTP – więcej osób korzysta z komunikacji okazjonalnie, bo mniej sprzedaliśmy (w porównaniu z innymi rodzajami) biletów długookresowych. Czy to oznacza zmianę zwyczajów mieszkańców Warszawy i aglomeracji? Mniej pracują w firmach a więcej w domach? Nauka przeniosła się do sieci? Odpowiedzi na te pytania przyniesie koniec epidemii i powrót do normalnego życia. Miejmy nadzieję, że w 2022 roku.

W tym roku pasażerowie będą mogli jeździć nowymi tramwajami – kilka z nich wyjechało już na ulice ale w 2022 roku będzie ich tyle, że nie trzeba będzie „polować" na hyundai'a Warsolino. Nowe pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej Impuls 2 będą regularnie wyjeżdżały na trasy; na tory wyjadą też nowe pociągi metra – skoda Varsovia. To będzie spory zastrzyk nowego taboru, który na pewno da się zauważyć bo komfort podróży poprawi się znacząco.

Zarząd Transportu Miejskiego też chwali się nowością, która ma wpływ na sprawne funkcjonowanie WTP – nową centralą ruchu na ulicy Grochowskiej. Wewnątrz numeru opisujemy jak działa i pokazujemy zdjęcia z jej wnętrza.

W części historycznej przypominamy zmienne dzieje … siedzeń w pojazdach warszawskiej komunikacji. Na przestrzeni lat ewoluowały one od twardych drewnianych ławek do tapicerowanych foteli. Trzeba przyznać, że nasi dziadowie mieli gest – wszak w przedwojennych autobusach były siedzenia kryte najprawdziwszą skórą. Dziś można podróży na tak eleganckim siedzeniu spróbować okazyjnie – gdy Miejskie Zakłady Autobusowe prezentują swój zabytkowy autobus Somua.

Życzymy przyjemnej lektury

AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Wiktor Paul, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Autobusy 120 i 134 jeżdżą inaczej na Białołęce

Autobusy linii 120 i 134 kursują zmienionymi trasami – nie przejeżdżają przez skrzyżowanie ulicy Ostródzkiej i Zdziarskiej.

Od poniedziałku, 14 lutego do odwołania przebudowywane jest skrzyżowanie ulicy Ostródzkiej i Zdziarskiej.

Autobusy linii **120** jeżdżą prosto ulicą Ostródzką do Olsztyńskiej i L. Berensona i dalej do trasy podstawowej.

Dla autobusów linii **134** obowiązuje trasa prowadząca ulicami: Kąty Grodziskie – L. Berensona – Olsztyńska do ul. Ostródzkiej i dalej bez zmian.

Zawieszone zostało funkcjonowanie przystanków: Mańki-Wojdy 01, 02 i 04, Zdziarska-Kanał 01 i Pszeniczna 02.

Uruchomiono przystanki zastępcze: Mańki-Wojdy 51 przy ul. Ostródzkiej przed skrzyżowaniem z ul Zdziarską (na żądanie dla autobusów linii 120 i 314 jadących w kierunku Dw. Wschodniego i Tarchomina) oraz Mańki-Wojdy 52 przy ul. Ostródzkiej przed skrzyżowaniem z ul. Zdziarską (na żądanie dla autobusów linii 120, 314 i N14 w kierunku Olesina).



Nowa linia autobusowa z Ursynowa do Podolszyna

W poniedziałek 14 lutego na trasę wyjechały autobusy linii 815 z Ursynowa Południowego do Podolszyna. Kursują w godzinach szczytów komunikacyjnych.

Poniedziałek 14 lutego był pierwszym dniem funkcjonowania nowej podmiejskiej linii autobusowej 815. Autobusy jeżdżą trasą:

815: URSYNÓW PŁD. – al. KEN – S. Herbsta – rtm. W. Pileckiego – W. K. Roentgena – F. Płaskowickiej – Puławska – Baletowa – Warszawska (Dawidy) – Długa (Dawidy, Dawidy Bankowe, Łady, Podolszyn Nowy, Podolszyn) – PODOLSZYN.

Autobusy kursują w dni powszednie, w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego i podjeżdżają na przystanki co ok. 40 min. Podróż z Ursynowa do Podolszyna zajmuje ok. 33 minut.

Linia została uruchomiona we współpracy z gminą Raszyn. Autobusy dojeżdżają do intensywnie rozbudowujących się Ład i Podolszyna Nowego.

Wraz z uruchomieniem linii 815 zmienił się rozkład jazdy autobusów linii 209.

Zapraszamy na „Parkuj i Jedź" Żerań PKP

W poniedziałek 28 lutego został oddany do użytku parking „Parkuj i Jedź" przy przystanku kolejowym Warszawa Żerań. Kierowcy zyskali 235 miejsc postojowych, a rowerzyści mogą na nim zostawić 140 jednośladów. Rozpoczęła się także budowa parkingu P+R na Ursynowie.

Przy przystanku kolejowym Warszawa Żerań

Poniedziałek 28 lutego był pierwszym dniem funkcjonowania 16. parkingu „Parkuj i Jedź" w Warszawie. Jest to pierwszy tego typu obiekt na Białołęce – znajduje się przy przystanku kolejowym Warszawa Żerań, w rejonie skrzyżowania ulicy Płochocińskiej i Marywilskiej.

Do dyspozycji kierowców zostało oddanych 235 miejsc postojowych, w tym 10 dla osób z niepełnosprawnościami. Rowerzyści mogą zostawić pod wiatami niemal 140 rowerów. Przygotowano także pięć miejsc dla osób współdzielących podróże oraz trzy miejsca „Kiss and Ride", gdzie można szybko i bezpiecznie wysadzić podwożoną osobę. Na parkingu znajdują się także dwa stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych (w tym jedno dla kierowców z niepełnosprawnościami) oraz dla rowerów elektrycznych. Podczas projektowania i budowania parkingu duży nacisk położono na rozwiązania przyjazne środowisku naturalnemu. Na terenie obiektu rośnie 260 drzew oraz liczne krzewy. Zainstalowano panele fotowoltaiczne i banki energii oraz zatroszczono się o odpowiednie zagospodarowanie wód opadowych poprzez drenaż rozsączający.

Użytkownicy nowego parkingu w przyszłości będą korzystali z bezobsługowego systemu pobierania opłat – urządzenia zostana zainstalowane w najbliższych tygodniach. System będzie bazował na odczytach tablic rejestracyjnych. Przy wjeździe, po szczytaniu numeru z tablicy, szlaban się podniesie i kierowca wjedzie na parking. Przed wyjazdem, w kasie parkingowej

kierowca poda numer rejestracyjny samochodu oraz przedstawi aktywny bilet ZTM lub Warszawską Kartę Miejską (w zależności od nośnika będzie to „skasowanie" biletu kartonikowego albo przyłożenie do czytnika karty lub urządzenia mobilnego z kodem QR). W przypadku braku dokumentu uprawniającego do zwolnienia z opłaty, kasa parkingowa naliczy ją i pobierze. Po dokonaniu formalności szlaban podniesie się automatycznie.

Przy przystanku kolejowym Warszawa Jeziorki

W lutym rozpoczęła się budowa kolejnego parkingu P+R – przy stacji kolejowej Warszawa Jeziorki na linii radomskiej, w sąsiedztwie ulicy Karczunkowskiej. Wykonawca przejął teren budowy i rozpoczął prace przy budowie kanalizacji.

Będzie to jednopoziomowy obiekt na nie mniej niż 136 miejsc postojowych, w tym sześć dla osób z niepełnosprawnościami oraz nie mniej niż 40 zadaszonych miejsc postojowych dla rowerów. Na parkingu zostanie także zamontowane stanowisko do ładowania samochodów i rowerów elektrycznych.

P+R Warszawa Jeziorki PKP będzie dogodnym miejscem do przesiadek do pociągów i autobusów dla mieszkańców części dzielnicy Ursynów oraz Piaseczna, Góry Kalwarii, Konstancina-Jeziorny, Tarczyna, Prażmowa i Lesznowoli.

Zgodnie z umową podpisaną z wykonawcą, planowany termin zakończenia inwestycji to wrzesień tego roku.

Projekt budowy parkingów strategicznych P+R w Warszawie jest dofinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020. Projekt wpisuje się w cele Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020+.

Parkingi „Parkuj i Jedź" czynne są siedem dni w tygodniu w godzinach 4.30 – 2.30. Wyjątkami są Młociny II czynny całą dobę oraz Warszawa Stadion czynny od poniedziałku godz. 4.30 do piątku do godziny 22:00 przez całą dobę.

Korzystanie z nich jest bezpłatne dla pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego posiadających bilet ZTM od dobowego wzwyż: dobowy, 3-dniowy, weekendowy, weekendowy grupowy, 30- lub 90-dniowy, bilet seniora, bilet dla rodziny z trójką dzieci albo uprawnienia do bezpłatnych przejazdów. W pozostałych przypadkach naliczana jest opłata za wynajem miejsca parkingowego w wysokości 100 zł.

Szczegółowe informacje są dostępne w zakładce „Parkingi P+R, K+R".



Buspas na Trasie Łazienkowskiej najbardziej efektywny w stolicy

Buspasy znacznie poprawiają płynność ruchu pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego i mają duży wpływ na ich punktualność, na czym korzystają mieszkanki i mieszkańcy stolicy.

W Warszawie jest coraz więcej pasów ruchu, na których autobusy są uprzywilejowane. Powstają tam, gdzie są najbardziej potrzebne i mogą działać najbardziej efektywnie, zapewniając sprawny przejazd taboru WTP. Wydzielony pas dla komunikacji miejskiej od wielu lat jest także na Trasie Łazienkowskiej (6,7 km na odcinku Ostrobramska – Grójecka oraz 7,2 km na odcinku Szczęśliwicka – Kanał Gocławski).

To najbardziej efektywny buspas w Warszawie. Dzięki niemu autobusy przewożące pasażerów przez Wisłę i dalej w różne rejony Warszawy pokonują swoje trasy dużo szybciej. A ruch jest tu duży – w szczytach komunikacyjnych pomiędzy przystankami Saska a pl. Na Rozdrożu przejeżdża, w jednym kierunku, ponad 60 pojazdów WTP na godzinę, czyli autobusy jeżdżą częściej niż co minutę. Poza szczytami i w weekendy tempo spada nieznacznie – z buspasa korzysta 40 autobusów na godzinę, czyli pasażerowie mogą wsiąść na przystankach Trasy Łazienkowskiej częściej niż co dwie minuty.

Potrzeba tylu autobusów bo jest bardzo wielu pasażerów. W szczycie komunikacyjnym, zarówno porannym jak i południowym, w obie strony podróżuje około 10 tysięcy osób w ciągu godziny. W ciągu doby jest to

ponad 55 tysięcy pasażerów, którzy wiedzą, że tu nie utkną w korku.

Ruch odbywa się zgodnie z rozkładem. Nawet, jeśli autobus ma opóźnienie, bo na wcześniejszej części trasy przebijał się przez zatłoczone ulice, to tutaj może nadrobić trochę czasu. Autobusy przyspieszone, dzięki buspasowi, przejeżdżają ten odcinek średnio w ok. pięć minut. Jest to możliwe nawet w godzinach szczytu komunikacyjnego, gdy wymiana pasażerów na przystankach może trwać dłużej niż w innych porach dnia.



Impulsy 2 Szybkiej Kolei Miejskiej na stołecznych torach

W lutym na stołecznych torach trwały jazdy testowe dwóch pierwszych pojazdów Impuls 2. Nowe pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej przejechały po 600 kilometrów. Potem rozpoczęły obsługę linii S2.

- Nowe pociągi będą wysyłane na obecne trasy Szybkiej Kolei Miejskiej, aby zwiększyć liczbę miejsc i komfort pasażerów – mówi Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego. - Wykorzystamy je także do rozszerzenia sieci SKM; gdy tylko przebudowa infrastruktury kolejowej na to pozwoli, chcemy skierować pociągi do Piaseczna.

- Testy na Warszawskim Węźle Kolejowym są obowiązkowym elementem odbiorów technicznych. Nowe pociągi muszą przejechać 600 kilometrów bez usterek, abyśmy mieli pewność, że mogą bezpiecznie wozić pasażerów – powiedział Alan Beroud, prezes zarządu Szybkiej Kolei Miejskiej. - Jazdy próbne służą także szkoleniu maszynistów, którzy muszą posiadać uprawnienia do obsługi pojazdów tego typu – dodał Alan Beroud.

Jazdy testowe odbywają się z prędkością rozkładową, a pociąg zatrzymuje się na wszystkich przystankach. W trakcie przejazdu sprawdzane jest funkcjonowanie pojazdu na szlaku, działanie urządzeń pokładowych, np. biletomatów oraz systemu informacji pasażerskiej. Każdy z maszynistów, który będzie prowadził Impulsa 2 z pasażerami na pokładzie musi przejść tzw.



autoryzację, czyli „wyjeździć" 36 godzin pod nadzorem maszynisty – instruktora.

Po zakończeniu tekstów nowe pociągi są włączane do rozkładu jazdy. Nowe składy – jeden w malaturze nawiązującej do symboliki UE, drugi w barwach Warszawskiego Transportu Publicznego – kursują w tandemie na liczącej ponad 34 km linii S2, łączącej Sulejówek Miłosną z portem lotniczym im. Fryderyka Chopina. Tylko w styczniu na tej trasie podróżowały blisko 402 tys. pasażerów, a w całym 2021 r. było to około 4 mln osób. W połączonych pojazdach znajduje się ponad 1300 miejsc, w tym niemal 300 siedzących.

Terminowe dostawy

Kolejne dwa pojazdy z puli 21 zamówionych przez stołecznego przewoźnika przyjadą do Warszawy jeszcze w lutym, a następne dwa do połowy marca. Zgodnie z kontraktem producent ma dostarczyć wszystkie pociągi do końca listopada 2022 roku.

- Dostawy pojazdów Impuls 2 dla Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie realizowane są zgodnie z założonym harmonogramem. Już niebawem pierwsze nowe Impulsy zostaną włączone do ruchu i jestem przekonany, że będą równie niezawodne jak obecnie eksploatowane pojazdy NEWAGu przez Szybką Kolej Miejską – powiedział Zbigniew Konieczek, prezes zarządu NEWAG S.A.

Wartość kontraktu realizowanego przez Newag wynosi blisko 668 milionów złotych brutto, z czego blisko 203 miliony pochodzą z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. Umowa z Newagiem obejmuje także przeszkolenie pracowników w zakresie obsługi pociągów oraz siedmioletnie serwisowanie.

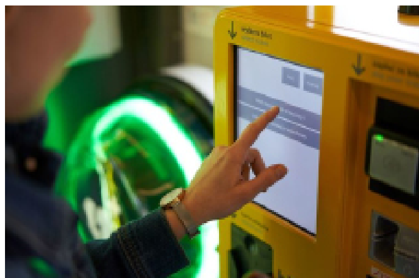
Szybka Kolei Miejska zamówiła 21 pojazdów: 15 złożonych z pięciu członów i sześć z czterech członów, które można ze sobą łączyć w tzw. tandemy, zapewniając więcej miejsc w godzinach szczytu. Do dyspozycji pasażerów będą: Wi-Fi, ładowarki USB, miejsca na rowery, wózek oraz duży bagaż, a także nowoczesny system informacji i automaty biletowe. Na pokładzie znajdą się także ratujące życie defibrylatory AED.

Więcej pasażerów i biletów

W 2021 roku Warszawskim Transportem Publicznym podróżowało 809,4 mln pasażerów, którzy kupili prawie 79,4 mln sztuk biletów. To więcej niż w 2020 roku - pierwszym roku epidemii.

Więcej pasażerów, tyle samo kilometrów

W ubiegłym roku z Warszawskiego Transportu Publicznego skorzystało 809 430 917 pasażerów. To o 11,4 proc. więcej niż w 2020 roku (726 242 018 przejazdów). Liczba pasażerów zmieniała się w zależności od sytuacji epidemicznej i wprowadzanych (a potem zniesionych) przez rząd ograniczeń życia społecznego. Na początku zeszłego roku mieliśmy ok. 40 proc. pasażerów w porównaniu z okresem przed epidemią. Potem ta liczba zaczęła rosnąć i przed wakacjami było to ok. 60 proc. W wakacje tradycyjnie już pasażerów znowu było mniej; powrót do autobusów, tramwajów i metra rozpoczął się pod koniec sierpnia i w październiku było ich już prawie 80 proc. liczby sprzed epidemii.



Nadal jednak nie udało się wrócić do poziomu popularności transportu zbiorowego sprzed pandemii koronawirusa. W 2019 roku, kiedy nie było epidemii, pojazdami WTP podróżowało ponad 1,2 mld osób. To ponad 32 proc. więcej niż w ubiegłym roku.

Najwięcej – 49,4 proc. pasażerów skorzystało z autobusów, 23 proc. z tramwajów, a 22,3 proc. z metra. Pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej podróżowało 1,8 proc. osób, a składami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej – w ramach oferty Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD – 3,5 proc. Popularność poszczególnych środków transportu, w porównaniu z rokiem wcześniejszym, nie zmieniła się znacząco.

Nie zmieniła się także liczba wozokilometrów przejechanych przez pojazdy WTP. W 2021 roku pokonały one 231 601 883 wozokilometry. Trzy pierwsze miejsca pod względem wielkości pracy przewozowej, zajęły: autobusy ze 113 243 511 wzkm, tramwaje – 49 292 189 wzkm i metro – 40 580 408 wzkm. Pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej przejechały 14 933 510 wzkm, autobusy linii lokalnych L – 7 093 605 wzkm. Pociągi Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej, w ramach Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD pokonały 6 458 660 wzkm. I porównując, w 2020 roku było 238 102 372 wzkm, a w przedpandemicznym 2019 roku – 231 306 787 wzkm.

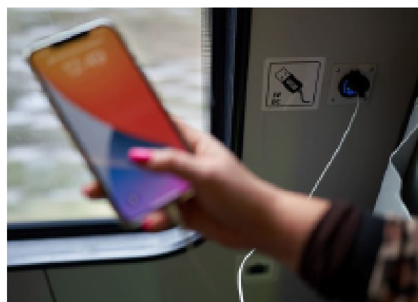
Coraz więcej biletów w biletomatach i przez aplikacje

W ubiegłym roku sprzedaliśmy 79 365 668 biletów wszystkich rodzajów. W porównaniu 2020 rokiem oznacza to 35 proc. wzrost. Najpopularniejsze okazały się: bilety czasowe – 41 880 931 sprzedanych (w porównaniu z rokiem 2020 wzrost o 34,4 proc.) i jednorazowe – 32 586 608 sztuk (wzrost o 41,5 proc.). Pasażerowie kupili także 3 384 606 biletów długookresowych (wzrost o 7,5 proc.) i 1 513 523 krótkookresowych (wzrost o 24,6 proc.)

Liczba sprzedanych biletów w roku 2021 i w ostatnim przed pandemią, 2019, nie różni się znacząco (było ich mniej o 7,1 proc.), ale pasażerowie kupili mniej biletów długo- i krótkookresowych czyli 30 i 90 dniowych oraz dobowych, 3 dniowych i weekendowych. Liczba sprzedanych biletów krótkookresowych była mniejsza o 61,6 proc. – 1,5 mln sztuk wobec 2,4 mln w 2019 roku, a długookresowych 3,4 mln sztuk w porównaniu do 5,3 mln czyli mniej o 56,4 proc.

W ubiegłym roku pasażerowie najchętniej kupowali bilety w stacjonarnych automatach biletowych – 34,2 proc. wszystkich sprzedanych biletów, biletomatach mobilnych – 27 proc. i przez aplikacje na smartfony – 19,5 proc.

Dane te potwierdzają trend obserwowany od kilku lat, czyli wzrost popularności kanałów bezobsługowych, dostępnych całą dobę, takich jak biletomaty i aplikacje. Największy, w porównaniu do roku 2020, wzrost popularności odnotowano w przypadku mobilnych automatów biletowych (wzrost liczby sprzedanych biletów o 6,3 proc.). Za pośrednictwem aplikacji na telefony komórkowe sprzedano o 2 proc. biletów więcej niż rok wcześniej, a w biletomatach stacjonarnych – o 0,7 proc.



Jednocześnie z roku na rok maleje zainteresowanie punktami, do których trzeba się specjalnie udać po bilety, czyli np. kiosków albo sklepów. W 2021 roku sprzedano w nich 19,2 proc. wszystkich biletów, co – w porównaniu do roku 2020 – oznacza prawie 2,5 proc. spadek.

Nowe w Warszawskim Transporcie Publicznym

Tramwaje dotarły do Winnicy, w tym roku pasażerowie dojadą podziemną koleją na Bemowo i Bródno a w 2023 roku mieszkańcy Woli i Bemowa będą dojeżdżać do metra nową linią tramwajową ulicą M. Kasprzaka. Szybka Kolej Miejska testowała nowe pociągi, na warszawskie ulice wyjechały nowoczesne i przyjazne dla środowiska autobusy zasilane gazem Miejskich Zakładów Autobusowych. Podsumowujemy inwestycje WTP w 2021 roku.

Metro – druga linia w budowie, trzecia w planach

Metro Warszawskie w 2021 roku realizowało największą stołeczną inwestycję – rozbudowę drugiej linii metra i prace przygotowawcze do budowy trzeciej.

Intensywne prace przy M2 trwały na ostatnim budowanym odcinku na wschodzie oraz odcinku zachodnim (który nie zakończy tu drugiej linii bo będą jeszcze trzy stacje). W północno-wschodniej części Warszawy, na Targówku powstaje ponad czterokilometrowy odcinek podziemnej kolei z trzema stacjami – Zacisze, Kondratowicza i Bródno oraz torami do postoju i zawracania pociągów za ostatnią stacją. Po zachodniej stronie, na styku Woli i Bemowa, budowany jest 2,5-kilometrowy fragment z dwoma stacjami – Ulrychów i Bemowo.

W ubiegłym roku zakończono najtrudniejszą część inwestycji - tarcze TBM wydrążyły tunele łączące stacje oraz obudowały je betonowymi pierścieniami.



Wybudowano torowiska, zamontowano tzw. trzecią szynę zasilającą oraz kontynuowano prace budowlane i wykończeniowe pod ziemią i na powierzchni. Planowany termin zakończenia prac budowlanych to druga połowa 2022 roku. Potem będzie czas na odbiory techniczne, przez służby państwowe i pozwolenie na użytkowanie. Pasażerów pociągi zaczną wozić prawdopodobnie jesienią.

Wykonawca złożył także wnioski o wydanie pozwolenia na budowę ostatniego zachodniego odcinka M2 na Bemowie. Będzie on mierzył cztery km i złożą się na niego trzy stacje – Lazurowa, Chrzanów i Karolin oraz Stacja Techniczno-Postojowa Karolin, gdzie będą zjeżdżały pociągi obsługujące drugą linię podziemnej kolei. Jednocześnie trwały prace projektowe. Inwestycja powinna zostać zrealizowana do 2024 roku.

Po zakończeniu budowy M2 pasażerowie będą mieli do dyspozycji ok. 31 km linię podziemnej kolei z 21 stacjami, która połączy zachodnią i wschodnią część Warszawy ze Śródmieściem i pierwszą linią metra.

Gdy w Warszawie drążono tunele i budowano kolejne stacje M2, w Ostrawie i Pilźnie produkowano i testowano pociągi dla stołecznego metra. Zgodnie z umową, Škoda Transportation dostarczy 37 jednowagonowych pociągów, z których każdy pomieści nawet 1,5 tys. pasażerów. Będą to pierwsze składy Metra Warszawskiego, w których przestrzeń pasażerską podzielono umownie na dwie części – dla osób planujących dłuższą podróż, w której zatroszczono się o większą liczbę foteli i ekrany informacyjne oraz dla pasażerów chcących przejechać dwie, trzy stacje, gdzie skupiono się na większej liczbie uchwytów. Jest także miejsce dla osób z niepełnosprawnościami, opiekunów podróżujących z dziećmi w wózkach, rowerzystów i podróżnych z dużym bagażem. Pierwsze pociągi przyjadą do Warszawy w połowie tego roku.

Jednocześnie z budową M2 trwały prace przygotowawcze do budowy trzeciej linii metra. W ramach pierwszego etapu inwestycji planowana jest na Pradze-Południe ośmiokilometrowa trasa biorąca początek przy gotowej już stacji M2 Stadion Narodowy. Kolejne stacje to: Dworzec Wschodni, Mińska, Rondo Wiatraczna, Ostrobramska, Jana Nowaka-Jeziorańskiego i Gocław oraz odgałęzienie do Stacji Techniczno-Postojowej Kozia Górka.

Jesienią 2021 roku podpisano umowę na wykonanie prac przedprojektowych dla pierwszego etapu M3. Autor opracowania ma 1,5 roku na m.in.: przygotowanie projektu koncepcyjnego, ustalenie stref wpływu budowy metra na zabudowę sąsiadującą, ocenę stanu budynków oraz opracowanie dokumentacji hydrogeologicznej i geologiczno-inżynierskiej. Kolejnym krokiem będzie ogłoszenie przetargu w formule projektuj i buduj.

Tramwajem do Winnicy i wzdłuż ulicy Kasprzaka

Tramwaje Warszawskie w ubiegłym roku skupiły się na rozwoju sieci tramwajowej, parku taborowego i zaplecza technicznego.

We wrześniu oddano do użytku ostatni fragment trasy tramwajowej łączącej Tarchomin, Nowodwory i Winnicę przez most Marii Skłodowskiej-Curie z pierwszą linią metra. To wspólne przedsięwzięcie tramwajarzy i Zarządu Transportu Miejskiego. Jest to kilometrowy odcinek z Nowodworów do Winnicy, od ulicy Strumykowej do Leśnej Polanki. Mieszkańcy Białołęki mają obecnie do dyspozycji pełną ośmiokilometrową trasę z 10 przystankami. Przejechanie całej z Winnicy na Młociny zajmuje ok. 15 min, a aby pokonać 16-kilometrowy odcinek z Winnicy do Śródmieścia i Dworca Centralnego trzeba zarezerwować ok. 35 minut.

Jesienią ubiegłego roku podpisano także umowę na budowę nowej trasy tramwajowej wzdłuż ulicy M. Kasprzaka. Ponad dwukilometrowy odcinek zostanie wybudowany pomiędzy ulicą Wolską a Skierniewicką, a już istniejący ponad kilometrowy fragment wzdłuż ulicy Wolskiej i M. Kasprzaka będzie zmodernizowany.

Nowa trasa tramwajowa zapewni mieszkańcom Woli (przede wszystkim Odolan i osiedli przy ulicy Jana Kazimierza) oraz Bemowa szybki dojazd do drugiej linii metra i przystanku kolejowego Warszawa Wola. Zakończenie inwestycji zaplanowano na 2023 rok.

Rozbudowa sieci tramwajowej jest jednoznaczna z zakupem nowego taboru. Do Warszawy dotarły latem pierwsze ze 123 zamówionych w Hyundai Rotem nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów. Po przejściu licznych testów i uzyskaniu niezbędnych pozwoleń wyjechały na regularne linie i wożą już warszawiaków.

Warszawa zamówiła trzy typy składów – dwukierunkowe 33-metrowe (85 szt.), jednokierunkowe 33-metrowe (18 szt.) i jednokierunkowe 24-metrowe (20 szt.). Ponad 30-metrowe tramwaje są dłuższe od obecnie eksploatowanych o 2,5 m i mogą pomieścić 240 pasażerów. Najistotniejszą nowością konstrukcyjną są skrętne wózki oraz absorbery hałasu na zakrętach. Dzięki temu tramwaje przejeżdżają przez ulice i zakręty cicho, a zużycie szyn jest mniejsze.

Po zrealizowaniu zamówienia w całości, do końca kwietnia 2023 roku stolica będzie posiadała 430 niskopodłogowych składów, co będzie stanowiło 70 proc. taboru tramwajowego.

Koniec roku zaowocował popisaniem umowy na budowę piątej w Warszawie zajezdni tramwajowej. Nowa zajezdnia stanie na Białołęce, całość zajmie 12 ha i zapewni miejsca postojowe 150 tramwajom. Na jej terenie zaplanowano m.in. stanowiska do badania stanu technicznego wagonów, lakiernię, myjnię i tokarkę podtorową. Tramwajarze wyposażą też zajezdnię zostanie w system informatyczny, który w znacznym stopniu zautomatyzuje pracę, co pozwoli na dużą oszczędność czasu. Duży nacisk położono także na rozwiązania przyjazne środowisku naturalnemu – pompy ciepła, ogniwa słoneczne i systemy magazynowania deszczówki.

Planowany termin zakończenia inwestycji to 2024 rok.

Tramwaje Warszawskie w 2021 roku kontynuowały także wdrażanie priorytetów dla tramwajów. Rozwiązanie to sprawia, że sygnalizacja świetlna „widzi" zbliżający się skład i przepuszcza go na zielonym. W efekcie spędzają one mniej czasu w oczekiwaniu na światło, pasażerowie szybciej docierają do celu, a operatorowi taką samą liczbą taboru udaje się obsłużyć więcej kursów.

W ubiegłym roku priorytety zaczęły funkcjonować na ulicy Towarowej i Okopowej pomiędzy placem A. Zawiszy a rondem Zgrupowania AK Radosław oraz na ulicy Grochowskiej od ronda Wiatraczna do Gocławka. Obecnie obejmują 75 proc. skrzyżowań w mieście.

Nowe pociągi dla Szybkiej Kolei Miejskiej

Z nowych pojazdów ucieszą się także pasażerowie Szybkiej Kolei Miejskiej. W ubiegłym roku pierwsze z 21 zamówionych w Newagu pociągów przechodziły testy w Instytucie Kolejnictwa w Żmigrodzie, a na początku tego roku dotarły do Warszawy.

Łącznie będzie to 21 składów – 15 pięcioczłonowych i sześć czteroczłonowych. Tylko na miejscach siedzących pomieszczą od 288 do 372 pasażerów.

Nowe pojazdy będą klimatyzowane, wyposażone w Wi-Fi, ładowarki USB, nowoczesny system informacji pasażerskiej, automaty biletowe oraz ratujące życie defibrylatory AED. Na torach pierwszy z nich pojawił się w lutym – na linii S2.

„Zielone" autobusy

Rok 2021 minął Miejskim Zakładom Autobusowym pod hasłem taboru nisko- i zeroemisyjnego.

Przyjmowano dostawy nowych autobusów zasilanych gazem. Jest to już kolejne zamówienie na pojazdy przyjazne środowisku naturalnemu. Tym razem na 100 autobusów gazowych – 40 12-metrowych i 60 18-metrowych. To nowoczesne pojazdy w wysokim standardzie posiadające klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, udogodnienia dla osób z dysfunkcjami wzroku i ruchu, monitoring bezpieczeństwa, elektroniczną informację zewnętrzną i wewnętrzną, systemy przeciwpożarowe, ładowarki USB, głosowe zapowiedzi przystanków oraz urządzenia do zliczania pasażerów.

W grudniu 2021 roku MZA miały w parku taborowym 1 385 autobusów, w tym 160 elektrycznych, 235 gazowych i cztery hybrydowe.

Szybko zwiększająca się liczba autobusów o alternatywnych źródłach napędu jest jednoznaczna z koniecznością rozbudowy odpowiedniego zaplecza technicznego.

Pod koniec ubiegłego roku uruchomiono na pętli Wilanów kolejne ładowarki pantografowe dla autobusów elektrycznych. Obecnie największy warszawski operator autobusowy posiada 24 ładowarki pantografowe o dużej mocy na krańcach: Chomiczówka, Esperanto, Konwiktorska, Nowodwory, Spartańska, Szczęśliwice i Wilanów oraz w zajezdniach przy Ostrobramskiej, Stalowej, Włościańskiej i Woronicza. Pozwalają one w ciągu 20 minut postoju naładować około połowy pojemności baterii. Dodatkowo MZA mają 160 stanowisk ładowania wtyczkowego, które służą do wolnego ładowania podczas dłuższej przerwy w zajezdni. ▪



Warszawski Transport Publiczny dla dzieci

Ponad 100 tysięcy złotych – taką kwotę zaoferowali pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego podczas licytacji i imprez zorganizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego, Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej i operatorów WTP w ramach 30. Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.

Zarząd Transportu Miejskiego, Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, Metro Warszawskie, Miejskie Zakłady Autobusowe, Tramwaje Warszawskie i Szybka Kolej Miejska tradycyjnie już przyłączyły się do Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Podczas 30. Finału zbierano pieniądze na wsparcie dziecięcej okulistyki.

ZTM przekazał na licytacje trzy Warszawskie Karty Miejskie z oryginalnym finałowym wzorem i wgranym 30-dniowym biletem. Pierwsza została sprzedana za 405 zł, druga za 510 zł, a trzecia za 460,01 zł. Można było także wylicytować „Dzień w ZTM" czyli zaproszenie do nowej siedziby organizatora transportu w aglomeracji warszawskiej wraz z atrakcjami: spotkaniem z dyrektorką ZTM, wizytą w centrali ruchu, w dyspozytorni na węźle komunikacyjnym Młociny, w dziale odpowiedzialnym za układanie rozkładów jazdy i Punkcie Obsługi Pasażerów oraz przejażdżką radiowozem nadzoru ruchu po mieście i kontrolą funkcjonowania komunikacji miejskiej. Wydarzenie wylicytowano za 2 025 zł.

Najważniejszym przedsięwzięciem **Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej** było uruchomienie – we współpracy z ZTM, MZA i TW – w dniu Finału specjalnych linii. Zabytkowe autobusy obsługiwały linię 30A i wyruszały z Dworca Centralnego, aby przez Śródmieście i Trakt Królewski dotrzeć na Żoliborz. Tramwaje linii 30T rozpoczynały kursy na placu G. Narutowicza i mostem Józefa Poniatowskiego dojeżdżały do pętli Wiatraczna. W pojazdach kwestowali wolontariusze – członkowie KMKM i zebrali do puszek 59 051,50 zł.

Klub uruchamiał także e-skarbonkę, do której wpłynęło 13 905 zł. Na licytacje wystawiono komunikacyjne gadżety oraz tablice boczne z trasami z autobusów i tramwajów kilku linii. W ten sposób udało się zebrać prawie 1 200 zł. Fani komunikacji najwięcej oferowali za wyjątkowe, bo specjalne „serduszkowe", tablice z poprzednich lat.

Metro Warszawskie zaproponowało w tym roku przejazd nowym pociągiem Skoda Varsovia. Pierwszy z 37 zamówionych składów ma dotrzeć do Warszawy na przełomie marca i kwietnia. Po zakończeniu certyfikacji zwycięzca licytacji z osobami towarzyszącymi wybierze się jako pierwszy w niezapomnianą podróż najnowocześniejszym pociągiem podziemnej kolei. Za „bilet" zaoferował 8 250 zł.

Szybka Kolej Miejska wystawiła na licytację przejazd w kabinie maszynisty nowego pociągu Impuls i zwiedzanie stacji techniczno-postojowej na warszawskich Odolanach. O wyjątkowym charakterze tego składu świadczy nie tylko to, że jest on najnowocześniejszym pojazdem stołecznego operatora kolejowego, ale także to, jak wygląda. Pociąg został oklejony w barwy i symbole Unii Europejskiej, co ma przypominać o dofinansowaniu ze środków unijnych zakupu 21 nowych pociągów dla mieszkańców Warszawy i aglomeracji. Zwycięzca licytacji za tę wyjątkową podróż zaproponował 5 300 zł.

Pasażerowie WTP, którzy przedkładają tramwaje nad inne pojazdy komunikacji miejskiej mogli skorzystać z propozycji **Tramwajów Warszawskich**. Najwyższą cenę – 5 100 zł osiągnęła przejażdżka zabytkowym wagonem A z 1907 roku, która zostanie zorganizowana w Noc Muzeów. Do wyboru było także zwiedzanie zajezdni tramwajowej Żoliborz, w której stacjonują najnowsze nabytki tramwajarzy – składy Warsolino. Wizyta została wylicytowana za 2 750 zł. Tramwajarze wystawili również kolację z trenerem Sekcji Koszykówki Legii Warszawa Wojciechem Kamińskim i kapitanem drużyny Łukaszem Koszarkiem. Impreza została sprzedana za 2 250 zł.

Miejskie Zakłady Autobusowe postawiły na najstarszy warszawski, blisko 90-letni autobus, czyli Somuę. W dniu Finału był do dyspozycji warszawiaków przy pomniku Mikołaja Kopernika, gdzie można było „dotknąć historii" stołecznej komunikacji i obejrzeć kabinę kierowcy, a przy okazji wrzucić kilka złotych do puszki. Dodatkowo 18-metrowy elektryczny solaris „przybrał" na kilka dni barwy WOŚP, a w dniu Finału można było w nim spotkać kwestujących wolontariuszy. Do końca stycznia funkcjonowała także wirtualna skarbonka – w autobusach MZA na ekranach wyświetlano kody QR, które po zeskanowaniu przekierowywały na stronę, gdzie można było dokonać wpłaty. Miłośnicy autobusów przekazali na WOŚP kilka tysięcy złotych.

30. Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, pod hasłem „Dla zapewnienia najwyższych standardów diagnostyki i leczenia wzroku u dzieci", odbył się 30 stycznia.



Kiedy transport ma po drodze z czystością

Wysoki standard porządku w przestrzeni publicznej podnosi komfort życia w miastach - kierowców, pieszych i pasażerów komunikacji miejskiej. Czystość to nie tylko kwestia estetyki, ale przede wszystkim bezpieczeństwa mieszkańców. Z jakimi wyzwaniami w tym zakresie mierzy się stolica? - spytaliśmy Tadeusza Jaszczołta, dyrektora Zarządu Oczyszczania Miasta (ZOM) w Warszawie.

Około 2 milionów mieszkańców i miliony pojazdów na ulicach dziennie. Także autobusów i tramwajów, którymi rocznie podróżują setki milionów pasażerów. Jak w tak ogromnym mieście, bo mającym ponad 517 km kw powierzchni, skutecznie utrzymać porządek?

Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta: Te wielkości rzeczywiście robią wrażenie. I przekładają się wprost na nasze działania operacyjne. W tak dużym mieście podejście do czystości musi mieć charakter systemowy i kompleksowy, ponieważ tylko dzięki temu możemy osiągać oczekiwane efekty. Wszyscy zarządcy terenów, a jest ich przecież w Warszawie niemało, powinni - przy realizowaniu obowiązków w zakresie utrzymania porządku - pamiętać jak ważnym czynnikiem jest stołeczność naszego miasta. Oczekiwania wobec centralnego miasta kraju są większe i to nie tylko w zakresie czystości.

Rzeczywiście słyszymy, że Warszawę wyróżnia na tle wielu stolic europejskich nie tylko system komunikacji publicznej, nowoczesny tabor, ale i porządek w mieście.

- Bardzo cieszą nas takie opinie, ponieważ to dowód, że nasze działania przynoszą widoczne i założone efekty. Są one o tyle istotne, że czystość to nie tylko estetyka, ale także bezpieczeństwo użytkowników dróg, pieszych i pasażerów komunikacji miejskiej. O tej porze roku jest to szczególnie zauważalne, ponieważ dotyczy półtora tysiąca kilometrów dróg. Można powiedzieć, że zimą nie ma w Warszawie ulicy, którą kursują autobusy miejskie, a której nie mielibyśmy pod swoim nadzorem. Działania służb oczyszczania przekładają się wprost na pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego, punktualność pojazdów, a więc i zadowolenie użytkowników. To jak bardzo czystość i komunikacja miejska są powiązane widać także w sytuacjach nagłych zdarzeń drogowych.

Ma Pan na myśli wypadki i zatory na ulicach, które są często powodem wprowadzania tras objazdowych dla autobusów WTP?

- Tak, chodzi między innymi o wypadki, na miejscu których, oprócz takich służb jak Policja, Pogotowie Ratunkowe czy Straż Pożarna, wzywane jest również Pogotowie Porządkowe Zarządu Oczyszczania Miasta. Także od sprawności i tempa pracy ekip naszego Pogotowia zależy, kiedy na zablokowaną ulicę wróci



ruch. Działania po wypadkach i kolizjach stanowiły 30 proc. interwencji pogotowia, które w zeszłym roku obsłużyło ponad 6,5 tys. zdarzeń. Likwiduje ono także plamy z płynów samochodowych, które jak wiemy są poważnym zagrożeniem. Praca Pogotowia Porządkowego ZOM jest widoczna także podczas manifestacji, zwłaszcza, gdy demonstranci zostawiają na ulicach przeróżne akcesoria. Pogotowie usuwało na przykład owoce czy bele siana. Z nietypowych pozostałości, tu akurat myślę o ładunkach, które spadły z samochodów, w zeszłym roku nasze ekipy sprzątały z jezdni rozbite szkło z szyb czy tony skrobi ziemniaczanej.

Takie nagłe zanieczyszczenia to problem nie tylko na ulicach, ale i chodnikach, czy przystankach autobusowych i tramwajowych.

- Systemowe rozwiązania Zarządu Oczyszczania Miasta pozwalają skutecznie reagować w sytuacjach, które negatywnie wpływają na komfort podróżowania komunikacją miejską. Jest to możliwe dzięki całodobowemu monitoringowi czystości realizowanemu przez nasze służby kontrolne. Mamy pod swoim nadzorem 4,3 tys. przystanków. Na każdym z nich co najmniej raz dziennie jest ekipa porządkowa, która opróżnia kosze, a tych z kolei na przystankach mamy 6 tys., drugie tyle rozstawionych jest na chodnikach. Jednak przy tak dużej liczbie mieszkańców łatwo o nagłe zaśmiecenia. I tu znowu widać jak w organizmie miejskim potrzebne są wspólne działania pozwalające nam sprawnie reagować w niespodziewanych sytuacjach. Takie informacje spływają do Centrum Dowodzenia ZOM także z innych jednostek miejskich, w tym z Zarządu Transportu Miejskiego czy Centrum Zarządzania Kryzysowego m.st. Warszawy. Szybkość działania ekip porządkowych jest istotna zwłaszcza wtedy, kiedy zaśmiecenie może negatywnie wpływać na bezpieczeństwo pasażerów. Myślę tu o przypadkach, w których zmuszeni

jesteśmy usuwać skutki wandalizmu w postaci wybitych szyb wiat. Inne przykłady niszczenia wspólnego mienia to pseudograffiti, które z wiat przystankowych usuwaliśmy w zeszłym roku blisko 2, 5 tys., a z koszy 600 razy.

Nie można nie zauważyć, że na zadowolenie pasażerów wpływa nie tylko stan czystości taboru, ale i miejsc, w którym czekają na autobus czy tramwaj.

- Doskonale rozumiemy, jak bardzo porządek przestrzeni publicznej wpływa na komfort życia mieszkańców i jak ważne jest, aby wysokie standardy czystości obejmowały także przystanki komunikacji miejskiej. Stąd też serwis porządkowy tych miejsc to cały katalog systematycznych prac, dzięki którym oczekiwanie na autobus czy tramwaj staje się dla pasażerów przyjemniejsze. Wśród tych działań jest nie tylko regularne zamiatanie, opróżnianie przystankowych koszy, ale i bardziej specjalistyczne prace, jak na przykład nocne mycie wiat, co w zeszłym roku dotyczyło 5 tys. przystanków. Dużym przedsięwzięciem logistycznym, związanym ze zmianami w ruchu, są porządki na pętli autobusowej przy Dworcu Centralnym. Aby ekipy mogły wyczyścić stalowo-szklane konstrukcje, potrzebujemy mieć ten teren niemal na wyłączność. Nie tylko ze względu na zasięg prac, które obejmują oprócz zadaszeń przystanków także każdy mebel będący na wyposażeniu pętli, ale przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo pasażerów, kierowców autobusów i osób wykonujących prace porządkowe.

Nasuwa się wniosek, że to właściwie jeden z niewielu przykładów, kiedy możemy zobaczyć porządki realizowane na przystankach w ciągu dnia.



Pamiętamy, że działanie ekip porządkowych ma poprawiać wygodę mieszkańców, stąd duża część zlecanych przez nas prac rzeczywiście realizowana jest w nocy. Oczywiście szereg działań, na przykład wybieranie śmieci z 12 tys. ulicznych koszy, co w zeszłym roku odbyło się niemal 7 mln razy, czy usuwanie nielegalnych ogłoszeń z wiat, jest realizowane w ciągu dnia. Ale już porządkowanie wiat, a niektóre były umyte nawet 10 razy, czy sprzątanie ulic, które zrealizowaliśmy 38 razy, to typowo nocne prace. Jest też taki rodzaj terenów, które możemy sprzątać tylko w ciągu zaledwie kilku nocnych godzin. Mam na myśli torowiska, na które zamiatarki mogą wjechać w przerwie kursowania tramwajów. Dbanie o nawierzchnie jezdni i torowisk jest istotne nie tylko ze względu na estetykę, ale także i zdrowie mieszkańców. Każde sprzątanie tych terenów odbywa się przy użyciu wody, co ogranicza zapylenie i ma korzystny wpływ na jakość powietrza którym oddychamy. Co ciekawe, te porządki prowadzimy od kilku lat w sposób ekologiczny, ponieważ wodę pozyskujemy z miejskich basenów, które na czas przerwy technologicznej zamiast zrzucić ją do kanalizacji, oddają ją służbom oczyszczania. W zeszłym roku taki wodny recykling dotyczył 2,4 mln litrów wody z 7 pływalni.

Jakie inne ekotrendy możemy zauważyć w działalności Zarządu Oczyszczania Miasta?

Od lat Zarząd Oczyszczania Miasta zwraca uwagę na ten aspekt w działalności własnej, ale także firm, które na nasze zlecenie realizują w stolicy prace porządkowe. Z najnowszych przedsięwzięć warto wskazać, że w działaniach kontrolnych pracownicy ZOM używają pojazdów elektrycznych, które korzystnie wpływają na środowisko ograniczając zanieczyszczenie powietrza i poziomu hałasu. Przy okazji mogę wspomnieć, że wiele lat temu zaczęliśmy korzystać z rowerów, które świetnie nadają się do monitoringu porządku w mieście. Z nowatorskich i społecznie zauważalnych ekodziałań koniecznie należy wspomnieć o recyklingu roślin z pętli autobusowych i tramwajowych. Dbamy o 57 pętli, wiele z nich sezonowo ukwiecamy. Przy wymianie kwiatów zaprosiliśmy mieszkańców, aby dali roślinom drugie życie. Po raz kolejny zobaczyliśmy wtedy, że możemy liczyć na warszawianki i warszawiaków. W zeszłym roku zainteresowanie było tak duże, że wręcz zabrakło roślin. Mamy nadzieję z powodzeniem powtórzyć akcję, ponieważ i w tym roku obsadzimy pętle ponad 30 tys. kwiatów. Wiemy, że pasażerowie komunikacji miejskiej, ale także pracownice i pracownicy obsługujący autobusy i tramwaje, podziwiają aranżacje, którymi dekorujemy końcowe przystanki. To bardzo motywujące, podobnie jak i aktywność mieszkańców korzystających z Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115, do którego zgłaszają sprawy dotyczące czystości. To doskonały przykład na to, że czysta Warszawa, to wspólna sprawa.

I to także doskonała puenta naszej rozmowy, dziękuję.

Warsolino jest „siedemnastką”



Nowy tramwaj w Alei Niepodległości
– widok na północ ...



... i na południe.



W samym centrum Warszawy.



Przejazd mostem Marii Skłodowskiej-Curie.



Po zjechaniu z mostu na zielonym torowisku.



Warsolino przemierza białołęckie osiedla mieszkaniowe.

Nowe serce Warszawskiego Transportu Publicznego

Nowa siedziba Zarządu Transportu Miejskiego przy ulicy Grochowskiej to również nowa Centrala Ruchu. Wszystko po to, by dyspozytorzy mogli jak najlepiej pełnić nadzór nad kursowaniem pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego.

Sprawne funkcjonowanie transportu publicznego w tak dużym mieście jak Warszawa, jest niemałym wyzwaniem. Centrala Ruchu to serce stołecznej komunikacji miejskiej. To miejsce nigdy nie zasypia, pracuje siedem dni w tygodniu, 24 godziny na dobę. To tutaj nadzoruje się funkcjonowanie komunikacji miejskiej, która musi pracować sprawnie przez cały czas. Liczą na to pasażerowie, którzy często układają swój plan dnia, biorąc pod uwagę rozkład jazdy. Dyżurny ZTM i dyspozytorzy nadzorują funkcjonowanie całego Warszawskiego Transportu Publicznego, a w awaryjnych sytuacjach starają się o szybkie przywrócenie jego sprawnego funkcjonowania.

Tu nie można się nudzić. Codziennie, w godzinach szczytu komunikacyjnego na ulice aglomeracji warszawskiej i stołeczne torowiska wyjeżdża około 1500 autobusów, kilkaset tramwajów, a do tego pociągi metra i SKM. Jeśli nie dojdzie do nagłego załamania pogody, poważnego wypadku lub awarii, mało który z pasażerów zastanawia się, „jak to działa". Po prostu – miejski transport ma działać sprawnie, bo dla pasażerów ważne jest, aby szybko i sprawnie dojechać do pracy lub wrócić do domu. Gdy jednak autobus lub tramwaj długo nie przyjeżdża albo metro nie kursuje na jakimś odcinku, centrala ruchu ZTM ma za zadanie ograniczyć utrudnienia do minimum - skierować autobusy lub tramwaje na trasy objazdowe, uruchomić komunikację zastępczą, wysłać na ulice dodatkowe pojazdy, sterować odjazdami z pętli itp.

Dlatego przy przenosinach z ulicy Żelaznej 61 na Grochowską 316/320 wiele uwagi poświęcono urządzeniu tego pomieszczenia, a właściwie kompleksu pomieszczeń, bo nowa Centrala Ruchu jest podzielona na kilka części.

W głównej czyli w „sali operacyjnej" - swobodnie mieści się osiem stanowisk dyspozytorskich - to o trzy więcej niż funkcjonowało standardowo „na Żelaznej". Liczba autobusów i tramwajów na stołecznych ulicach się zwiększa, tworzone są nowe linie a pojazdy WTP dojeżdżają do kolejnych osiedli i miejscowości Warszawy i aglomeracji, rosną więc też wymagania wobec zarządzania ruchem.

Nie wszystkie stanowiska pracują na co dzień - pełne możliwości mogą być wykorzystywane np. w przypadku dużych zgromadzeń publicznych, organizacji wydarzeń wymagających organizacji specjalnej komunikacji, słowem – w sytuacjach powodujących poważne zmiany w ruchu WTP. Osiem stanowisk przyda się np. w Święto Niepodległości 11 listopada, w dni maratonów i biegów ulicznych oraz meczów na Stadionie Narodowym. Dodatkowa obsada potrzebna jest też w czasie akcji Znicz w okolicach święta Wszystkich Świętych.

Wzrok każdego wchodzącego od razu przykuwa ściana wizyjna, która wspomaga bieżący nadzór nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej. To ogromny ekran, na którym można wyświetlać dodatkowe mapy albo aplikacje, pomagające zarządzać ruchem.

Obraz ze ściany wizyjnej można też zobaczyć na trzech ekranach w pomieszczeniu sztabu, które znajduje się na antresoli piętro wyżej. Widać stamtąd wszystko, co się dzieje w Centrali Ruchu i dzięki temu, w sytuacjach kryzysowych czy podczas obsługi komunikacyjnej dużych wydarzeń, możliwe jest powołanie zespołu specjalistów z obszaru organizacji przewozów, których zadaniem jest wsparcie operacyjne dyspozytorów w Centrali Ruchu. A jednocześnie zespół będzie mógł obradować dyskretnie i w „sterylnych" warunkach, nie rozpraszając dyżurnych. Na co dzień sala będzie wykorzystywana jako pomieszczenie szkoleniowe dla pracowników nadzoru ruchu.

Praca na stanowisku dyspozytorskim jest specyficzna. Wielogodzinne dyżury, ciągłe czuwanie przy telefonie i radiostacji, dynamiczność czynności przy obsłudze awarii i wypadków, wymaga niestandardowego podejścia do organizacji stanowisk. Na każdym z nich przewidziano możliwość m.in. indywidualnego dostosowania wysokości pulpitu. Dzięki temu można też pracować na stojąco, a taka opcja przydaje się podczas długich dyżurów, kiedy trzeba rozprostować kości, a jednocześnie nie można odejść od komputera. Dzięki temu pracownicy mogą zachować odpowiednią koncentrację przez cały czas swojej pracy. Obok sali operacyjnej przewidziano pomieszczenie socjalne dla załogi Centrali Ruchu. Dyspozytorzy nie oddalając się podczas 12-godzinnego dyżuru od swoich stanowisk, mogą zaparzyć kawę albo spożyć posiłek.

Standardowo centrala ruchu została wyposażano również w łączność radiową z radiowozami nadzoru ruchu, dyspozytorami w zajezdniach autobusowych, pogotowiem technicznym oraz autobusami.



Remont na trasie Ł

Przystanki wykonane w najwyższym standardzie, ciągi pieszo-rowerowe, pochylnie, nowe oświetlenie – tak będzie wyglądała Trasa Łazienkowska po remoncie wiaduktu. Rowerzyści zyskają też dobre połączenie Solca z placem Na Rozdrożu.

Wokół wiaduktów Trasy Łazienkowskiej uwijają się robotnicy i maszyny budowlane. A tak naprawdę teraz to już nie wiadukty, tylko wiadukt bo ten od północnej strony został rozebrany. To będzie pierwszy ze zbudowanych na nowo obiektów. Nowe budowle będą miały większą wytrzymałość i wyższą klasę nośności. Drogę oświetlą nowoczesne lampy. Po obu stronach powstaną szerokie ciągi, które podzielą między siebie piesi i rowerzyści. Pochylnie poprawią dostępność Trasy Łazienkowskiej dla osób z ograniczeniami ruchowymi; łatwiej będzie dostać się na przystanki autobusowe przy Rozbrat. A i same przystanki zyskają nowy blask. Zostaną odtworzone według najnowszych i najwyższych standardów. Perony zostaną wyposażone w płyty z wypustkami. Dzięki zaokrąglonym krawężnikom kierowcy podjadą bliżej i bardziej precyzyjnie do peronu. Na nowe przystanki wrócą zdemontowane na czas remontu wiaduktów wiaty.

Po zakończeniu prac ponownie zatrzymają się tu autobusy kursujące, tak jak przed rozpoczęciem remontu, Trasą Łazienkowską. A ruch jest tu naprawdę spory – w szczytach komunikacyjnych pomiędzy przystankami Saska a pl. Na Rozdrożu przejeżdża, w jednym kierunku, ponad 60 pojazdów WTP na godzinę, czyli autobus jedzie częściej niż co minutę. Poza szczytami i w weekendy tempo spada nieznacznie – z buspasa korzysta 40 autobusów na godzinę, czyli pasażerowie mogą wsiąść na przystankach Trasy Łazienkowskiej częściej niż co dwie minuty.

Potrzeba tylu autobusów bo jest bardzo wielu pasażerów. W szczycie komunikacyjnym, zarówno porannym jak i południowym, w obie strony podróżuje około 10 tysięcy osób w ciągu godziny. W ciągu doby jest to ponad 55 tysięcy pasażerów, którzy wiedzą, że dzięki buspasom tu nie utkną w korku.

W czasie prac remontowych

W czasie przebudowy wiaduktów przy parku Agrykola autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego kursują Trasą Łazienkowską bez zmian tras. Skorygowana została jedynie trasa linii 143 – od soboty 29 stycznia autobusy tej linii dojeżdżają do Pomnika Lotnika, czyli skrzyżowania trasy z ulicą Żwirki i Wigury.

W pierwszym etapie robót wyłączony z ruchu został wiadukt północny, a na wiadukcie południowym utrzymano ruch w obu kierunkach. Dla autobusów wytyczone zostały buspasy na lewych pasach ruchu, czyli na środkowej części wiaduktu. Pas dla autobusów w kierunku centrum na moście Łazienkowskim został przeniesiony na wewnętrzny pas ruchu, przy barierce oddzielającej jezdnie.

Buspas od strony Pragi zaczyna się za przystankiem Wał Miedzeszyński, a z Centrum – za przystankiem Plac Na Rozdrożu. Dlatego w tym etapie prac nieczynne są przystanki Rozbrat (w obydwu kierunkach) oraz przystanek Torwar 02 w kierunku Centrum. Na przystanku Torwar 01 (również w stronę Pragi) na żądanie zatrzymują się autobusy linii 411, 502, 514, 520, 523 i 525.

Dodatkowo, aby usprawnić przejazd autobusów w kierunku Pragi, przystanek Metro Politechnika 01 został przeniesiony na główną jezdnię trasy, czyli na tę pod rondem. Z chodnikami na rondzie łączą go nowo wybudowane schody. Na tym przystanku zatrzymują się autobusy linii 143, 182, 187, 188 i 523. Został tu też wytyczony kilkusetmetrowy buspas.



fot. UM; E. Lach

Wyłączona z ruchu jest zachodnia strona ronda S. Sedlaczka, gdzie będzie trwała rozbiórka podpór, a następnie rozpocznie się budowa nowego wiaduktu. Ruch pojazdów został skierowany na drugą część ronda, które w ten sposób zmieniło się w normalne skrzyżowanie ulic z sygnalizacją świetlną. Na każdym wlocie zachowane są wszystkie relacje skrętne, z tym że ruch na obydwu wlotach ulicy Myśliwieckiej oraz na wlocie Łazienkowskiej prowadzony jest w obu kierunkach po jednej jezdni. Także jezdnia ulicy Rozbrat skręcająca w Myśliwiecką w stronę Górnośląskiej zawężona została do jednego pasa.

Piesi nadal mogą przechodzić pod wiaduktami Trasy Łazienkowskiej tymczasowymi przejściami poza obszarem robót (po stronie ulicy Łazienkowskiej). Przed II LO im. S. Batorego urządzony został tymczasowy przystanek autobusowy.

Jak dojechać w okolice zamkniętych przystanków

Autobusy linii: 107, 108, 109, 159, 162, 171, N33 i N83 kursują swoimi podstawowymi trasami. Pojazdy linii 107 i 159, jadące w kierunku ulicy Górnośląskiej zatrzymują się przy tymczasowym przystanku na Myśliwieckiej, przed bramą liceum imienia Stefana Batorego.

W sąsiedztwie przystanków Rozbrat i Torwar, które zostały zamknięte, jest m.in. II Liceum Ogólnokształcące im. Stefana Batorego, LVIII Liceum Ogólnokształcące im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego, Technikum Budownictwa i Architektury Nr 1, Akademia Sztuk Pięknych, Młodzieżowy Dom Kultury im. Władysława Broniewskiego, Park Agrykola oraz obiekty sportowe Warszawskiego Ośrodka Sportu Młodzieżowego Agrykola, Centralnego Ośrodka Sportu Torwar i Legii Warszawa.

Oto alternatywne trasy dojazdu WTP do tych miejsc:

z Pragi-Południe:

- z Grochowa linią 141 do przystanku Torwar 03 (na Wisłostradzie po zjeździe z mostu Łazienkowskiego) z przejściem pieszo do przystanku Rozbrat chodnikiem po północnej stronie Trasy Łazienkowskiej (ok. 700 m) albo do przystanku Legia-Stadion 01 (przy skrzyżowaniu ulic Czerniakowska/Łazienkowska) z przesiadką do autobusów linii 107 lub 159 jadących z przystanku Legia-Stadion 02 jeden przystanek do przystanku Rozbrat 56;
- z Grochowa linią 158, z Gocławia i Saskiej Kępy liniami 111 lub 117 przez most Józefa Poniatowskiego do przystanku Krucza 02 z przesiadką do autobusów linii 109 lub 171 jadących z przystanku Krucza 01 do przystanków Śniegockiej 01, Koźmińska 01 i Torwar 03;
- z Gocławia liniami E-1 lub 147, z Saskiej Kępy liniami 146 lub 147 do przystanku Metro Stadion Narodowy 02, następnie jeden przystanek pociągiem Szybkiej Kolei Miejskiej lub Kolei Mazowieckich do stacji Warszawa Powiśle i dalej autobusem 162 jadącym z przystanku PKP Powiśle 03 do przystanku Śniegockiej 01 lub Rozbrat 03;
- z Gocławia linią 168 przez most Siekierkowski do przystanku Sielce 04 z przesiadką do autobusów linii 107, 159 lub 162 jadących z przystanku Sielce 02 do przystanku Rozbrat 56 (linie 107 i 159) lub 04 (linia 162) albo autobusów linii 185 jadących do przystanku Torwar 04.
- z Ochoty i stacji metra Politechnika:
- z Ochoty i stacji metra Politechnika linią 187 do przystanku Legia-Stadion 01 (przy skrzyżowaniu ulic Czerniakowska/Łazienkowska) z przesiadką do autobusów linii 107 lub 159 jadących z przystanku Legia-Stadion 02 jeden przystanek do przystanku Rozbrat 56 lub pieszo Łazienkowską (ok. 600 m);
- z Dworca Zachodniego bezpośrednio linią 159 kursującą ulicami Koszykowa – Piękna jadącą do przystanku Rozbrat 05. Do autobusów linii 159 możliwe są przesiadki z tramwajów kursujących zarówno ulicą Marszałkowską, jak i al. Niepodległości i ulicą T. Chałubińskiego.



Wygodnie?

Z siedzeń w autobusach i tramwajach można odczytać historię stołecznej komunikacji. Raz było dążenie do komfortu, a innym razem trzeba się było podnosić z wojennych ruin. Miękkie fotele mieszały się z twardymi ławkami i plastikowymi siedziskami.

Przez ponad 100 lat historii warszawskiej komunikacji pasażerowie zdążyli przetestować wiele rodzajów siedzeń. Każdy model miał swoje wady i zalety. Jedni wskazywali, że najważniejsza jest wygoda. Inni mówili, że podróże komunikacją miejską nie trwają długo i można usiąść na twardym, ale za to łatwym do utrzymania w czystości siedzisku. Były też lata, w których najbardziej cieszono się z tego, że jakikolwiek wagon czy autobus wyjechał na trasę, z kolei w gospodarce permanentnego niedoboru, mało kto narzekał na strzępiącą się dermę.

Skóra jak w limuzynie

Przed wybuchem drugiej wojny światowej Warszawa była nazywana Paryżem północy i miała ambicje być miastem prawdziwie europejskim. Rozwijała się dynamicznie, rozbudowywała i zaludniała, a za tym szedł szybki rozwój transportu miejskiego. Same tramwaje nie wystarczały, zaczęto inwestować w komunikację autobusową. Rozwój sieci połączeń autobusowych w Warszawie przebiegał z oporami. Jedną z przyczyn był na pewno bardzo kiepski stan dróg, z których część była gruntowa, a część wyłożona nierównym brukiem. Jeśli do tego dodamy obręcze kół z lanej gumy i miejsca siedzące z poprzecznie ustawionych ławek w pojazdach Saurera, to nic dziwnego, że pasażerowie narzekali na to, że w autobusach „bardzo trzęsie".

Honoru nowego środka transportu bronił inżynier Alfons Kuhn, który wskazywał, że niedogodności są spowodowane fatalnym stanem nawierzchni, a nie słabą konstrukcją nowego środka transportu. Na wygodę raczej nie narzekali żołnierze, którzy w sierpniu 1920 r. bronili stolicy przed Armią Czerwoną. Zanim autobusy weszły do służby, pomogły dowieźć na czas do Jabłonny, w krytycznym momencie bitwy, dywizję generała Lucjana Żeligowskiego.



fot. MZA
Wnętrze autobusu Somua Six odrestaurowanego przez Miejskie Zakłady Autobusowe.
Pojazd pochodzi z 1932 roku.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe,
sygn. 3/51/0/6.20/176 (daw. 1-G-4002-1)
Wnętrze wagonu tramwajowego doczepnego z pasażerami. Widoczny konduktor.
1928 - 1932

Po kilku latach autobusy zniknęły ze stołecznych ulic, na szczęście nie na zawsze. Wróciły już w 1928 r. i to na dobre. W jakich warunkach podróżowali wtedy warszawscy pasażerowie? Może się o tym przekonać każdy, kto zajrzy do wnętrza autobusu Somua Six, odrestaurowanego przez Miejskie Zakłady Autobusowe. Po dwóch stronach pojazdu są tam rzędy siedzeń, ustawionych przodem i tyłem do kierunku jazdy, i obitych miękką, skórzaną tapicerką w kolorze brązowym. Z prawdziwej skóry.

Jak pisze w swojej książce „Warszawskie autobusy 1920 – 1939" Włodzimierz Winek warszawiacy szybko polubili nowy środek transportu, widząc w nich powiew nowoczesności i paryskiego blichtru. Nic dziwnego, że w Warszawie, która była stolicą państwa, chcącego odgrywać znaczącą rolę w Europie, takie zaaranżowanie przestrzeni pasażerskiej bywało coraz częstsze przed wybuchem drugiej wojny światowej. Autobusy PZInż Zawrat, dostarczone po raz pierwszy w 1930 r., również były elegancko wykończone – miały dwa rzędy podwójnych, miękkich, skórzanych foteli.

Oczywiście, wygodnie podróżował ten, kto dostał się do środka i znalazł dla siebie miejsce siedzące. To było wielkim wyzwaniem, bo autobusy i tramwaje jeździły przepełnione. Pasażerowie nie tylko wypełniali szczelnie wnętrza pojazdów, ale również oblepiali ich pudła. Zapewne jednak nie cały tabor autobusowy miał takie wygodne, miękkie fotele, skoro w jednym z zarządzeń zabraniano stać w przejściach między ławkami – w tym przypadku chodziło o usprawnienie ruchu i wymiany pasażerskiej. Autobusy stały się bowiem tak popularne i panował w nich taki ścisk, że czasami trudno było z nich wysiąść.

Warszawscy pasażerowie mieli jeszcze jedno zmartwienie, a mianowicie wszechobecny kurz. Zwracali uwagę, że drobinki osiadały na ławkach i nie pozwalały usiąść z obawy o zabrudzenie ubrania. Pojawiały



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/51/0/6.20/176 (daw. 51-176-18)
Wnętrze autobusu Chausson (numer boczny 433) z pasażerami
1958

się też pomysły racjonalizatorskie. Dziennikarze „Kuriera Warszawskie” w artykule „O innowacje w autobusach” (Nr 181/1928) pisali, że pasażerowie apelują o ustawienie na krańcach tras pań sprzątaczek, które błyskawicznie przecierałyby siedzenia.

Na drewnianej ławce

Wojna brutalnie przerwała rozwój warszawskiej komunikacji miejskiej, a kilka lat działań wojennych zrujnowało tabor. Część autobusów wzięła udział w ewakuacji złota ze skarbca Narodowego Banku Polskiego i wyjechała z Warszawy. Olbrzymia część tramwajów została zniszczona w czasie obrony stolicy, a potem Powstania Warszawskiego. Niektóre wagony nigdy do naszego miasta nie dojechały, bo prosto z hal fabrycznych zabrał je niemiecki okupant. Po wojnie władze stolicy rewindykowały znaczną część wagonów typu K, które od tej pory warszawiacy nazywają „berlinkami”. W ich konstrukcji widać było rosnący standard obsługi pasażerów. Jak podaje strona tramwar.pl „Siedzenia wysłane były gumą, posiadały skórzane obicia. Wnętrze przedziału pasażerskiego było ogrzewane elektrycznymi piecykami”.

Stolicy „pomagały” też miasta, które przed wojną znajdowały się w granicach III Rzeszy, więc później musiały wesprzeć wstającą z gruzów Warszawę. Wrocław ofiarował wagony typu Maximum, bardzo pojemne, które mogły przewozić 80 pasażerów, w tym 28 na miejscach siedzących znajdujących się na drewnianych ławkach wzdłuż wagonu. Ze stolicy Dolnego Śląska przyjechały też wagony typu Lw, choć w tym przypadku Warszawa musiała za nie zapłacić i pokryć koszty naprawy. W ich wnętrzach widać było ślady gospodarki wojennej – w niektórych wagonach miękkie siedzenia zastąpiono twardymi ławkami.

Taboru ciągle brakowało. Niedoborom miały zaradzić tramwaje typu N, które zaczęto produkować w 1949 r. Wnętrze wyglądało bardziej surowo, przede wszystkim nie było miękkich siedzeń, które mogli pamiętać przedwojenni pasażerowie. Podłoga i ściany wewnętrzne nowych wagonów były z drewna, podobnie jak i siedzenia. W części pasażerskiej zamontowano cztery dwustronne podwójne ławki oraz cztery siedzenia pojedyncze – co razem dało 16 miejsc siedzących.

Najpopularniejsze zielone

Krokiem naprzód w rozwoju warszawskich tramwajów były wagony 13N – chodziło nie tylko o ulepszoną konstrukcję, ale także wygodę pasażerów. Nowe fotele miały szkielet z rurek stalowych, do którego mocowane były dwie poduszki z pianki, usztywnione dyktą, w całości obszyte ciemnozieloną tkaniną skóropodobną z czarnymi obszyciami. Poręcze były niklowane. Siedzenia zostały zamocowane do ścian bocznych, dzięki łatwiej było zadbać o czystość wagonu.

Fotele się stopniowo zużywały, a dodatkowo gospodarka PRL coraz mocniej podupadała. Brakowało wszystkiego, więc od początku lat 80. zaczęto montować nowe poduszki siedzeń, o identycznym kształcie jak oryginalne, ale obszyte brązową tkaniną. Taki kolor stał się standardem w tramwajach 13N. Nikt też już nie myślał o niklowaniu poręczy, które zaczęto malować szarą farbą. W okresach znacznego niedoboru pojawiały się też w remontowanych wtedy wagonach 13N siedzenia z poduszkami ze skaju, koloru czerwonego z białymi obszyciami.

Podobne problemy pamiętają na pewno wszyscy pasażerowie autobusów marki Ikarus, które przez wiele lat były „koniami pociągowymi” warszawskiej komunikacji. Miały swoje zalety, miały też wady, a jedną z nich były fotele, pokryte niezbyt trwałym skajem - śliskim, w jasnobrązowym kolorze Po wielu latach użytkowania okrycia takich siedzisk się łuszczyły, a w PRL nie było pieniędzy na ich naprawę. Swoje dokładali także wandale – pocięte siedzenia były „niezwykle” estetycznie naprawiane – łatami, często w różnym kolorze, przyszytymi grubymi nićmi.

Oszałamiająca funkcjonalność

Jeśli czegoś nie dało się pokonać, to trzeba było to obejść. Sposobem na niedobory „części zamiennych” do siedzeń było takie ich zaprojektowanie, aby nie trzeba było ich naprawiać ani remontować. Odporne



fot. ZTM
Siedzenia w „krótkim” ikarusie.

na zużycie krzesełka pojawiły się w tramwajach typu 105N. Siedzisko było jednoczęściowe, wykonane z tworzyw sztucznych, o odpowiednio wyprofilowanym kształcie (zamierzenie konstruktorów było takie, by kształt fotela był dostosowany do ludzkiego ciała). Pasażerowie mieli siedzieć wygodnie, niezależnie od ruchów wagonu, nawet pokonujących ostre łuki. Działało to różnie, bo malowane były śliską farbą i np. dzieci ślizgały się na nich. Siedziska były dwukolorowe – przednia kształtka była czerwona, a tylna miała kolor szary lub czarny. Takie siedzenia były też łatwe do utrzymania w czystości – wystarczyło je umyć szlauchem; odpływ wody z siedziska umożliwiał otwór w jego najniżej położonym zagłębieniu.

Potem, już w zupełnie współczesnych nam czasach, nastała era siedzeń tapicerowanych niepalną, odporną (do czasu oczywiście) na zabrudzenia i zniszczenia tkaniną. Początkowo producenci popuszczali wodze fantazji i stosowali rozmaite wzory i kolory. Potem Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził standard, tzw. „tapicerkę warszawską" – materiał w kolorze czerwonym z czarnym wzorem przedstawiającym charakterystyczne dla Warszawy obiekty, np. Zamek Królewski czy Pałac Kultury i Nauki.

Teraz wspólnie z przewoźnikami testujemy nowe fotele. Siedzenia są pokryte materiałem nazywanym w handlu skórą ekologiczną w kolorze szarym lub czerwonym. To materiał sprężysty, wytrzymały i trwały.



fot. ZTM
Wnętrze Berlieta PR100.

Wybraliśmy te kolory bo szary to barwa stonowana, neutralna, przyjemna dla oka i pasująca do wnętrz pojazdów, które są utrzymane w szaro-niebieskiej tonacji, a czerwony nawiązuje do obecnej barwy siedzeń.■

Źródła:

W. Winek „Warszawskie autobusy 1920 – 1939", Warszawa 2017

D. Walczak „Tramwaje powojennej Warszawy", Warszawa 2018

www.tramwar.pl



fot. ZTM
Plaastikowe fotele w ramwaju 105N.


zakochaj się
w Warszawie